



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 172]

No. 172]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 5, 2003/कार्तिक 14, 1925

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 5, 2003/KARTIKA 14, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 अक्टूबर, 2003

सं. टीएमपी/44/2003-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा सैलिंगन आदेशानुसार 150 टन वाली अपनी फ्लोटिंग क्रेन के लिए किराया प्रभारों का निर्धारण करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/44/2003-सीएचपीटी)

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(अक्टूबर, 2003 के 22वें दिन पारित किया गया)

यह मामला 150 टन वाली अपनी फ्लोटिंग क्रेन के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है

- (i) इसने 120 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन 'वैगेयी' के प्रतिस्थापन के रूप में 23.54 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत पर 150 टन क्षमता वाली नई फ्लोटिंग क्रेन 'थंगम' खरीद ली है। एफसी थंगम को मार्च, 2003 से प्रचालन कार्य में लगा दिया गया था।
- (ii) चूंकि, 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन के लिए दरों के मान में कोई किराया प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास की 'भीमा' फ्लोटिंग क्रेन के लिए लागू दर को अंतरिम उपाय के रूप में अपनाया गया था।

(1)

- (iii) 150 टन वाली फलोटींग क्रैन की पूंजीगत लागत को ध्यान में रखते हुए रख-रखाव और प्रचालन की वास्तविक लागत की वसूली करने के लिए इसने 'एफसी थंगम' के किराए के लिए एक अलग दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है ।
- (iv) 19000 टन के अनुमानित कार्गो थ्रूपुट के लिए 3800 रुपए प्रति टन किराया प्रभार परिकल्पित किया गया है ।
- (v) इसके अलावा, इसने क्रमशः <30 टन, 30-60 टन, 60-100 टन और >100 टन के विभिन्न प्रस्तावित स्लैबों के लिए निम्नलिखित प्रस्तावित गतिशील (स्लाइडिंग) दरों के परिकल्पन के लिए उपर्युक्त 3800 रुपए प्रति टन की दर पर 50%, 90%, 130% और 170% की विभिन्न प्रतिशतों का प्रयोग किया गया है :-

क्र.सं.	स्लैब	प्रति टन या उसके भाग के लिए (रुपए)
1.	30 टन से कम	1900
2.	30 टन से अधिक परंतु 60 टन से कम	3420
3.	60 टन से अधिक परंतु 100 टन से कम	4940
4.	100 टन से अधिक	6460

- (vi) इसने किराए पर लेने के समय से 4 घंटे की अवधि के लिए 29950 रुपए और 8 घंटे या उसके भाग के लिए 4 घंटे से अधिक की प्रत्येक अवधि के लिए 59900 रुपए के किराया प्रभार का भी प्रस्ताव किया है, यदि 'एफसी थंगम' को बाहरी जनता के गैर-पोत कार्य के लिए किराए पर लिया जाता है ।

2.2. उपर्युक्त 2.1 (v) में उल्लिखित प्रस्तावित गतिशील दरें सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा संकल्प सं० 32 के अनुसार दिनांक 18 जून, 2003 को अनुमोदित की गई थीं ।

2.3 इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण से अपने प्रस्ताव का अनुमोदन करने का अनुरोध किया है ।

3.1 निर्धारित विचार-विमर्श प्रक्रिया के अनुसार सीएचपीटी का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था ।

3.2

प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी को एक-एक प्रति सीएचपीटी को टिप्पणियों/सूचना हेतु अग्रेषित की गई थी।

4. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 7 अगस्त, 2003 को सीएचपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे।

5. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों के तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये व्योरे हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

6. प्रस्ताव की जांच-पड़ताल करने पर सीएचपीटी से कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने प्रत्युत्तर में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

(i) (क) सीमाशुल्क और अन्य प्रभारों के विवाद के कारण क्रेन की वास्तविक लागत निर्धारित नहीं की गई थी और इसलिए किराया प्रभारों का अग्रिम तौर पर अनुमान नहीं लगाया जा सका। इसके अलावा, प्रचालनात्मक मैन्युअल और ईंधन लुब्रीकेंट खपत की अनुपलब्धता के कारण यह क्रेन के किराया प्रभार निर्धारित करने में असमर्थ था। नई क्रेन के आगमन पर प्रयोक्ताओं की प्रचालनात्मक जरूरतों को ध्यान में रखते हुए (क्योंकि उस समय तक पुरानी क्रेन बंद कर दी गई थी) स्थिति पर काबू पाने के लिए इसने विशाखापट्टणम पत्तन न्यास की 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन 'भीमा' के लिए लागू किराया प्रभारों की वसूली पर प्रचालन की अनुमति दे दी थी और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा इस क्रेन के किराया प्रभार निर्धारित किए जाने तक 'भीमा' क्रेन की दरों को अपनाए जाने के लिए किसी प्रयोक्ता से कोई विचार-विमर्श नहीं किया गया।

(ख) सीमा शुल्क का समाधान होने और प्रचालन मैन्युअल प्राप्त होने पर किराया प्रभार निर्धारित किया गया तथा बोर्ड के अनुमोदन से टीएएमपी को भेजा गया था और बोर्ड के अनुमोदन के बाद इस दर को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने तक अंतरिम दर के रूप में अपनाया गया था, क्योंकि इस दर को बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था और जबकि प्रयोक्ता न्यासियों ने प्रस्ताव महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अग्रेषित करने के लिए अपना अनुमोदन प्रदान किया था। चूंकि, 'भीमा' दर को क्रियान्वित करने के लिए कोई विशिष्ट विचार-विमर्श नहीं किया गया था और परिकल्पित दर की तुलना में 'भीमा' दर पर विचार करते हुए इसे प्रचालनात्मक तात्कालिकता के तौर पर क्रियान्वित किया गया था।

(ग) इस बीच, विभिन्न वर्गों से अप्यावेदन प्राप्त होने पर प्रस्तावित लागू तदर्थ दर को वापस लेकर 'भीमा' दर लागू की गई, जोकि प्रेषित औपचारिक प्रस्ताव के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त होने की तारीख तक लागू रहेगी।

(ii) (क) वर्ष 2003-04 के पूर्वानुमानों के अनुसार नई क्रेन द्वारा प्रहस्तन किया जाने वाला टनभार 19000 टन होने का अनुमान है। इस पत्तन में कोई अन्य 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन नहीं है और इसलिए कोई तुलना नहीं की जा सकती।

- (ख) प्रस्तावित किराया प्रभारों में कोई बीमा लागत शामिल नहीं है। सीएचपीटी ने उपस्करों की किसी भी आकस्मिक देयता को पूरा करने के लिए 'साधारण बीमा निधि' नामक एक अलग प्रारक्षित निधि बनाई हुई है।
- (ग) सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की उपलब्धता 90% से कम नहीं होगी और उपयोग मानक 60% से कम नहीं होंगे। तथापि, 19000 टन के अनुमानित थ्रूपुट के लिए वास्तविक उपयोग 60% होगा। चूंकि, चेन्नई पत्तन में 150 टन क्षमता वाली कोई अन्य फ्लोटिंग क्रेन नहीं है, इसलिए गत तीन वर्ष के लिए ऐसी किसी क्रेन का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया जा सका।
- (घ) प्रति टन एकल किराया दर कम टनभार प्रहस्तन करने वाले प्रयोक्ताओं के लिए बहुत अधिक होगी। इसलिए, लागत को समाहित करने के लिए अलग-अलग टनभार हेतु स्लैब प्रणाली के लिए उच्च दर परिकल्पित की गई है।
- (ङ) सीएचपीटी ने प्रचालनों और अनुरक्षण लागत संबंधी ब्योरे प्रस्तुत कर दिए थे। परंतु, प्रहस्तन के साथ इसके द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के साथ ब्योरों की तुलना करने पर विसंगतियां पाई गई थीं।
- (च) वास्तविक प्रभारों के आधार पर बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथा अनुमोदित के अनुसार पर्यवेक्षण प्रभार और भंडारण प्रभार नियत किए जाते हैं तथा तदनुसार परिकल्पित किए जाते हैं।
- (iii) (क) वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए एफसी वैगयी और पोत डेरिक द्वारा वस्तुतः प्रहस्तन किया गया भारी लिफ्ट यातायात वर्ष 2001-02 के लिए क्रमशः 22612 टन और 5408 टन था तथा वर्ष 2002-03 के लिए क्रमशः 3122 टन और 5773 टन था।
- (ख) हुक के अधीन फ्लोटिंग क्रेन की निर्धारित अधिकतम क्षमता 150 टन है। एक लिफ्ट प्रचालन पूरा करने का समय और प्रति लिफ्ट टनभार परस्पर निर्भर करते हैं और प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो का प्रकार और किस्म पर निर्भर करते हैं। तथापि, अधिकतम टनभार वजन के संदर्भ में एक-चक्रीय प्रचालन पूरा करने में 30 मिनट का समय लगता है।
- (ग) बाहरी जनता के लिए किराया दर 8 घंटे के लिए 59900/-रुपए और 4 घंटों के लिए 29950/-रुपए निर्धारित है, जोकि प्रति शिफ्ट दर का 50% है, न्यासी बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया है। तथापि, गैर-पोत कार्यचालन के लिए अब 8 घंटे की शिफ्ट के लिए 1,19,800/-रुपए और 4 घंटे के लिए 59,900/-रुपए की उसी दर का प्रस्ताव किया गया है। गैर-पोत कार्यचालन के लिए दर का विशेष रूप से उल्लेख किया गया है, क्योंकि जब ऐसी आकस्मिकता उत्पन्न होती है, तब दर की वसूली की जानी होती है। तथापि, ऐसा गैर-पोत कार्यचालन नगण्य होता है।
- (घ) क्रेन एफसी थंगम की 600 शिफ्ट की उपलब्धता का अनुमान लगाया गया है और जबकि क्रेन का वास्तविक उपयोग 150 शिफ्ट होगा। चूंकि, ईंधन परिवर्तनीय लागत है, इसलिए ईंधन लागत का परिकलन 1200 घंटे (अर्थात् प्रति 8 घंटे की दर पर 150 शिफ्ट) के लिए किया गया है।
- (ङ) (डक) प्रचालनों और अनुरक्षण लागत का ब्योरा प्रस्तुत कर दिया गया है।
- (डख) 2 शिफ्ट प्रचालन के लिए एफसी वैगयी की स्वीकृत कर्मचारी संख्या 56 है और एफसी थंगम की 1 शिफ्ट के प्रचालन के लिए 38 कर्मचारी स्वीकृत हैं।
- (च) पत्तन ने प्रति टन दर पर लागू प्रतिशतों को बढ़ाने के लिए कारणों का स्पष्टीकरण नहीं दिया है और विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं को उचित लागत पर सुविधा देने के लिए स्लैब प्रणाली लागू करने के लिए दिए गए पूर्ववर्ती स्पष्टीकरण पर जोर दिया है कि विभिन्न स्लैबों के लिए लागू प्रतिशत कुल लागत को समाहित करने के लिए निर्धारित किए गए हैं।

(छ) 19000 टन के अनुमानित थूपट के लिए वास्तविक उपयोग 60% होने का उल्लेख किया गया है।

7.1. संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णय के अनुसार सीएचपीटी ने एचसीसी, सीईपीएसए, सीपीएसए और जेएम बक्शी एंड कंपनी के साथ परामर्श से संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि 2002 के दौरान प्रशुल्क निर्धारित करते समय 16.5% की दर पर दी गई परस्पर आर्थिक-सहायता के अनुरूप इसने किराया प्रभारों के परिकलन को संशोधित कर दिया है। दूसरी ओर, प्रयोक्ताओं ने 1997-98 से 2002-03 की अवधि के लिए दी गई औसत आर्थिक-सहायता के आधार पर आर्थिक-सहायता परिकलित करने का अनुरोध किया है, जोकि लगभग 26% बैठती है। तदनुसार, सीएचपीटी ने 16.5% और 26% आर्थिक-सहायता पर विचार करते हुए किराया प्रभार के परिकलन प्रस्तुत किए हैं और आवश्यक आदेश पारित करने हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है।

7.2. इसके संशोधित परिकलन के अनुसार इसने क्रमशः 26% और 16.50% के आर्थिक-सहायता स्तर पर क्रमशः 2800/-रुपए और 3160/-रुपए प्रति टन की दर का परिकलन किया है। तदनुसार, स्लैबवार प्रति टन दरें निम्नानुसार परिकलित की गई हैं :-

क्र.सं.	स्लैब	प्रति टन या उसके भाग के लिए दर (रुपए)	
		26% की परस्पर आर्थिक- सहायता के साथ	16.5% की परस्पर आर्थिक- सहायता के साथ
1.	30 टन से कम	1679.91	1895.57
2.	30 टन से अधिक परंतु 60 टन से कम	2799.84	3159.28
3.	60 टन से अधिक परंतु 100 टन से कम	3919.78	4423.00
4.	100 टन से अधिक	5459.70	6160.60

8. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) सीएचपीटी ने 120 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन "वैगेयी" के स्थान पर 150 टन क्षमता वाली "थंगम" नामक एक नई फ्लोटिंग क्रेन खरीद ली है। नई क्रेन ने मार्च, 2003 से प्रचालन आरंभ कर दिया है। सीएचपीटी ने आरंभ में थंगम के लिए वीपीटी में फ्लोटिंग क्रेन के लिए लागू किराया प्रभार को तदर्थ आधार पर अपनाया था। तत्पश्चात्, इसने प्रभारों को प्रस्तावित स्तर तक बढ़ा दिया था। पत्तन द्वारा उठाए गए दोनों कदमों पर प्रयोक्ताओं द्वारा इस आधार पर घोर आपत्ति की गई थी कि उनसे कोई विचार-विमर्श नहीं किया गया। जबकि, सीएचपीटी ने संदर्भगत क्रेन के लिए किराया प्रभारों का परिकलन इसके लागत व्ययों और क्रेन द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले पूर्वानुमानित यातायात के आधार पर किया था, लेकिन वीपीटी क्रेन के लिए लागू किराया प्रभारों को अपनाए जाने के औचित्य का उचित स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है। यद्यपि, नई क्रेन के लिए एक अलग दर की जरूरत के बारे में पत्तन के तर्कों को एकदम नकारा नहीं जा सकता, लेकिन तदर्थ दरें एकतरफा तौर पर निर्धारित करने की कार्यवाई भी उचित दिखाई नहीं देती। नए कार्गो/सुविधाओं के लिए तदर्थ दर प्रचालित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पत्तनों को प्रदत्त प्राधिकार में अन्य बातों के साथ-साथ, दरों के मान में उपलब्ध अनुमोदित दरों से ऐसी दर निकालने के अलावा पत्तनों और संबंधित प्रयोक्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए। जैसी भी स्थिति हो, सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं की मांग स्वीकार करते हुए बढ़ाई गई तदर्थ दर को बाद में वापस लेकर 1150/-रुपए प्रति टन की आरंभिक तदर्थ दर पर निर्धारित कर दिया था।

इस प्राधिकरण द्वारा सीएचपीटी को अनेक अवसरों पर परामर्श दिए जाने के बावजूद कि वे अलग-अलग टन/उपस्कर की बजाय टगज/उपस्कर की क्षमता सीमा के अनुसार किराया प्रभार निर्धारित करें, सीएचपीटी ने अब अलग-अलग

उपस्कर के आधार पर किराया प्रभारों के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया है। इस मामले में “थंगम” नाम से न होकर बल्कि 150 टन क्षमता वाली फ्लोटिंग क्रेन के लिए लागू दर का अनुमोदन किया जाता है।

- (ii) सीएचपीटी से पूर्ववर्ती वर्षों में भारी लिफ्ट यातायात के ब्योरे प्रस्तुत करने हेतु अनुरोध करने के पीछे कारण यह है कि थ्रूट अनुमान को वैध ठहराया जाए, जिस पर प्रस्तावित दरें लागू होंगी। पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्योरों से भारी यातायात की प्रवृत्ति का कोई संकेत नहीं मिलता। इसके विपरीत, कोई सूचना उपलब्ध नहीं होने और इस संबंध में पत्तन के अनुमान पर किसी भी प्रयोक्ता द्वारा कोई प्रश्न नहीं उठाए जाने से पत्तन द्वारा प्रस्तुत 19000 टन प्रतिवर्ष के अनुमानित यातायात पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (iii) सीएचपीटी ने क्रेन प्रचालन के लिए मानवशक्ति और मानवशक्ति की मात्रा के अनुसार अनुमानित वेतन और मजूरी का ब्योरा प्रस्तुत किया है। यद्यपि, संदर्भगत 150 टन वाली क्रेन 120 टन वाली क्रेन के स्थान पर प्रतिस्थापित की गई है, फिर भी उनके लिए मानवशक्ति की मात्रा तुलनीय नहीं पाई गई है। चूंकि, पत्तन ने जोर दिया है कि मजूरी लागत का इसका अनुमान स्वीकृत मानवशक्ति मात्रा के अनुसार है, पत्तन द्वारा अनुमानित स्थिति पर इस विश्लेषण में बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।
- (iv) सीएचपीटी ने क्रेन के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए ईंधन और लुब्रीकेंट लागत संबंधी विवरण भी प्रस्तुत कर दिया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ईंधन और लुब्रीकेंट की लागतें क्रेन के वास्तविक उपयोग के अनुसार हैं। ईंधन और लुब्रीकेंट लागत सहित माल की लागत पर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।
- (v) अक्टूबर, 2002 में सीएचपीटी के दरों के मान का सामान्य संशोधन “लागत-वर्धित मॉडल” अपनाते हुए किया गया था। अपनाए गए मूल्य निर्धारण मॉडल में सभी अनुमत्य ऊपरि खर्चों को विधिवत रूप में हिसाब में लिया गया है। विशेषकर संदर्भगत फ्लोटिंग क्रेन अन्य 120 टन वाली क्रेन के प्रतिस्थापन के रूप में है। एक निश्चित अवधि के लिए समग्र पत्तन हेतु ऊपरि खर्च स्थिर रहते हुए यदि वे संदर्भगत क्रेन के लिए आबंटित किए जाते हैं, तब उस सीमा तक किसी अन्य कार्यकलाप में कटौती की जानी चाहिए। चूंकि, ऐसी कटौती अन्यत्र नहीं की गई है, इसलिए फ्लोटिंग क्रेन के मामले में अलग से ऊपरिव्यय शामिल करने के परिणामस्वरूप दोहरी गणना हो जाएगी। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी ने पर्यवेक्षण पर किसी वृद्धिकारी व्यय की सूचना नहीं दी है। इसे देखते हुए, सीएचपीटी द्वारा प्रचालन एवं अनुरक्षण पर 40% की दर पर विचारित पर्यवेक्षण प्रभार को शामिल नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी के 20 टन गेंद्री क्रेन और 45 बीपी क्षमता वाले टग के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा यही दृष्टिकोण अपनाया गया था। तथापि, प्रतिस्थापित एफसी ‘वैगेयी’ की तुलना में इस फ्लोटिंग क्रेन की अधिक क्षमता को देखते हुए और सीएचपीटी में इस क्षमता की अन्य क्रेन की अनुपलब्धता के कारण सामग्री में प्रतिशत के रूप में भंडारण प्रभार की अनुमति दी जाती है। हाल ही में, सीएचपीटी के 45 बीपी क्षमता टग के किराया प्रभारों का निर्धारण करते समय इस प्राधिकरण द्वारा ऐसी ही दृष्टिकोण अपनाया गया था।
- (vi) मूल्यहास लागत का परिकलन करने के लिए पत्तन ने संदर्भगत क्रेन का जीवनकाल 20 वर्ष माना है। तथापि, सरकार द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार सभी महापत्तनों पर फ्लोटिंग क्रेनों का जीवनकाल 25 वर्ष है। तदनुसार, मूल्यहास लागत संशोधित की गई है।
- (vii) कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए सीएचपीटी द्वारा उल्लिखित उपलब्धता/उपयोग मानक सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार वस्तुतः ट्रैक्टर/ट्रेलर से संबंधित हैं। फ्लोटिंग क्रेन के लिए ऐसे मानक सरकारी दिशानिर्देशों में उपलब्ध नहीं हैं। पत्तन ने उल्लेख किया है कि इतनी ही क्षमता की कोई अन्य फ्लोटिंग क्रेन नहीं है, जिसका संदर्भगत क्रेन की उपलब्धता के मूल्यांकन के लिए उल्लेख किया जा सके और यह अनुमान लगाया है कि क्रेन वर्ष में 600 शिफ्टों के लिए उपलब्ध है। किसी अन्य सूचना के अभाव में पत्तन के 600 शिफ्ट के अनुमान पर ही इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

नियोजित पूंजी पर आय की मात्रा का विचार करने के लिए संगत अन्य कारक क्षमता उपयोग हैं। अपनी स्वीकारोक्ति में सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि 19,000 टन के अनुमानित धूपट के प्रहस्तन के लिए क्रेन का वास्तविक उपयोग 150 शिफ्ट होगा। पत्तन के इस अनुमान पर भरोसा करते हुए क्षमता उपयोग 25% बैठता है। चूंकि, किया गया निवेश एक संपन्न कार्य है, इसलिए इस प्राधिकरण ने निवेश संबंधी निर्णय के विवेक के मुद्दे की जांच नहीं की है, जोकि प्रत्यक्षतः व्यवसाय की मात्रा के दृष्टिकोण से औचित्यपूर्ण दिखाई नहीं देता।

यह मानना होगा कि नियोजित पूंजी पर आय का अधिकतम स्तर तभी प्राप्त किया जा सकता है, जब परिसंपत्तियों का उनके क्षमता स्तर के निकटतम तक उपयोग किया जाता हो। कोई भी पत्तन तब तक अधिकतम आय प्राप्त नहीं कर सकता, जब तक कि स्थापित क्षमता का पूर्ण उपयोग नहीं किया जाता है। इस तथ्य को जानते हुए, यह प्राधिकरण क्षमता उपयोग के साथ आय को जोड़ने के बारे में पहले ही निर्णय ले चुका है। प्रसंगवश, सीएचपीटी ने वित्तीय वर्ष 2003-04 के लिए 17.5 की अधिकतम अनुमत्य सीमा की तुलना में 15% की दर पर नियोजित पूंजी पर आय का विचार किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण के अनुरूप वर्तमान मामले में नियोजित पूंजी पर आय 17.5% के अधिकतम अनुमत्य स्तर के केवल 4.37% की सीमा तक स्वीकार्य है।

- (viii) सीएचपीटी में कंटेनर कार्यकलाप (जिसका निजीकरण किया जा चुका है) को छोड़कर पीओएल प्रहस्तन, भंडारण और पत्तन संरक्षण तथा अन्य सभी कार्यकलापों को घाटे वाला पाया गया। दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान दरों के बारे में विभिन्न कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रवाह को मानते हुए निर्णय किया गया था। इसे देखते हुए, यह अनुचित नहीं है कि इस मामले में किराया प्रभारों का निर्धारण पहले उपलब्ध परस्पर आर्थिक सहायता लाभ पर विधिवत विचार करके किया गया है।

प्रयोक्ताओं ने मांग की थी कि 1997-98 से 2002-03 की अवधि के दौरान विद्यमान परस्पर आर्थिक-सहायता के औसत पर इस मामले में विचार किया जाना चाहिए। पत्तन ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2002-03 के दौरान एफसी वैगेयी को उपलब्ध परस्पर आर्थिक-सहायता की सीमा पर विचार किया जाना चाहिए। यह मानना होगा कि 1997-98 से 2002-03 की अवधि के दौरान पत्तन शुल्क में संशोधन हुए हैं और प्रयोक्ताओं द्वारा मांग की गई 26% आर्थिक-सहायता को अक्टूबर, 2002 में सीएचपीटी के दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान समाहित कर लिया गया था। इसे ध्यान में रखते हुए और इस स्थिति के मद्देनजर कि 'एफसी थंगम' को 'एफसी वैगेयी' के स्थान पर प्रतिस्थापित किया गया है, सीएचपीटी द्वारा अपनाई गई स्थिति पर तार्किक रूप से सहमत होना होगा कि वर्ष 2002-03 में एफसी वैगेयी को प्राप्त 16.5% की परस्पर आर्थिक-सहायता 'एफसी थंगम' को भी प्रदान की जानी चाहिए।

- (ix) उपर्युक्त विश्लेषण के शर्ताधीन 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन के प्रभारों के परिकलन को संशोधित किया जाता है। संशोधित परिकलन अशुद्ध के रूप में संलग्न है।
- (x) पत्तन ने पैकेजों के भार के अनुसार ऊर्ध्वगामी मान पर प्रति टन दर लगाने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा अपनाया गया यह तर्क कि कम टनभार वाले पैकेजों के लिए साझा दर बहुत अधिक होगी, तर्कसंगत दिखाई देता है। गतिशील (स्लाइडिंग) मान निर्धारित करते समय एफसी वैगेयी के मामले में लागू किया गया विभेदक नहीं अपनाया गया है। फिर भी, प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित स्लाइडिंग प्रणाली पर कोई आपत्ति नहीं की है। चूंकि, सीएचपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण कम टनभार वाले पैकेजों को राहत देने का है, जिसके कारण प्रस्तावित स्लेब विभेदक बनाए रखा गया है।
- (xi) प्रयोक्ताओं की दूसरी मांग यह है कि उनके द्वारा पत्तन क्रेन का उपयोग न किए जाने की स्थिति में प्रभारों का 50% न लगाया जाए। यह स्वीकार करना होगा कि क्रेन की खरीद पर पत्तन द्वारा भारी निवेश किया गया है, जोकि वसूल किया जाना है। इस मुद्दे पर पहले विचार किया गया है और यह प्राधिकरण पत्तन के भारी लिफ्ट क्रेन का प्रयोग किए बिना पोत के अपने डेरिक के प्रयोग द्वारा ऐसे पैकेजों के पोतलदान/उतराई के लिए भारी लिफ्ट प्रभारों का 50% लगाने के वास्ते सीएचपीटी को अनुमति देते हुए 11 मार्च, 1999 को एक धारा का अनुमोदन

कर चुका है। यह शर्त 10 नवम्बर, 1999 के आदेश द्वारा सभी पत्तनों के लिए साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए जारी की गई थी। यह शर्त एक अवरोधक के रूप में लागू की गई थी, ताकि एक उचित लागत पर पत्तन द्वारा प्रदान की जा रही सुविधा का प्रयोक्ताओं के लाभ के लिए पूरा उपयोग किया जाए। वर्तमान व्यवस्था की समीक्षा की मांग करते समय प्रयोक्ताओं द्वारा पत्तन की भारी लिफ्ट क्रनों के उपयोग के बारे में कोई अन्य आश्वासन नहीं मांगा गया है। इस संबंध में लगाई गई वर्तमान शर्त में किसी परिवर्तन के संबंध में कोई नई घटना नहीं हुई है। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी ने संदर्भित क्रन के किराया प्रभारों के परिकलन के लिए 50% प्रभार लगाने पर अर्जित होने वाले अनुमानित राजस्व पर भी विचार किया है, जब पोत के अपने गियर का प्रयोग किया जाता है। यदि ऐसी लेवी की अनुमति नहीं दी जाती है, तब पत्तन की क्रन का वास्तव में उपयोग करने वाले प्रयोक्ता के लिए प्रति इकाई लागत अवश्य ही बढ़ जाएगी।

(xii) विचारार्थ प्रस्तुत एक अन्य मुद्दा गैर-पोत कार्यचालन के लिए किराया प्रभार से संबंधित है। आरंभ में, पत्तन ने प्रति शिफ्ट लागत का 50% प्रस्तावित किया था। बाद में, इसने दर को बढ़ाकर प्रति एक पूरी शिफ्ट के लिए पोत के प्रचालन की पूरी लागत कर दिया था। पत्तन की स्वीकारोक्ति के अनुसार फ्लोटिंग क्रन का वास्तविक उपयोग केवल 150 शिफ्ट है, इसलिए दर के परिकलन के लिए अधिकतम उपलब्ध 600 शिफ्ट पर विचार करना तर्कसंगत नहीं है। पत्तन सुविधाएं इसके कार्यचालन के प्रमुख क्षेत्र के लिए हैं। अतिरिक्त क्षमता, यदि उपलब्ध हो, अन्य गैर-पोत कार्यचालन प्रयोजनों के लिए उपयोग में लाई जा सकती है। परंतु, ऐसी तैनाती के लिए मूल्य निर्धारण हेतु आर्थिक-सहायता नहीं दी जा सकती। प्रति टन दर का परिकलन करने के लिए परस्पर आर्थिक-सहायता का लाभ गैर-पोत कार्यचालन उपयोग संबंधी दरों को प्रदान नहीं किया जा सकता। वास्तविक लागतों की वसूली पर विचार करते हुए गैर-पोत कार्यचालन प्रयोजन के लिए किराया प्रभार 8 घंटे की प्रति शिफ्ट के लिए 2,53,276/-रुपए और 4 घंटे के लिए 1,26,638/-रुपए का अनुमोदन किया जाता है।

(xiii) इस प्राधिकरण की उल्लिखित स्थिति परस्पर आर्थिक-सहायता के विरुद्ध है। एक बार में ही परस्पर आर्थिक-सहायता को अचानक समाप्त करने की परेशानियों को मानते हुए इस प्राधिकरण ने परस्पर आर्थिक-सहायता के स्तर को तब तक बनाए रखने का निर्णय किया है, जब तक कि कोई पूर्णतः सूचित निर्णय नहीं ले लिया जाता है। इस मामले में 62.68 लाख रुपए प्रतिवर्ष का सीधा परस्पर आर्थिक-सहायता का लाभ है, जोकि किराया प्रभारों के परिकलन में गिना गया है। इसके अलावा, पत्तन को कम क्षमता उपयोग के कारण नियोजित पूंजी पर कम आय प्राप्त होती है। यदि नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमत आय मानी जाती है, तब आर्थिक-सहायता का घटक 371.64 लाख रुपए प्रतिवर्ष पर पहुंच जाएगा। यह विडंबना है कि प्रदान की जा रही आर्थिक-सहायता के परिणामस्वरूप प्रयोक्ता के दृष्टिकोण से प्रशुल्क में कोई कमी नहीं होती, जब एफसी वैगेयी के प्रयोग के लिए उनके द्वारा पहले प्रदत्त दरों के साथ तुलना की जाती है। यह स्थिति कम मात्रा के लिए उच्च निवेश के परिणामस्वरूप है। जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि किया गया निवेश एक निष्पन्न कार्य है, यह सीएचपीटी का कर्तव्य है कि वे फ्लोटिंग क्रन के इष्टतम उपयोग के लिए गंभीर प्रयास करें, ताकि आर्थिक-सहायता के बोझ को क्रमिक रूप में कम किया जा सके।

(xiv) जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि सीएचपीटी विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के 150 टन वाले फ्लोटिंग क्रन के लिए लागू दरों के आधार पर अनंतिम किराया प्रभार वसूल करता रहा है। सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि ऐसी दरें तब तक प्रभावी रहेंगी, जब तक कि प्रस्तावित दरों का इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन नहीं कर दिया जाता। अपनाई गई अनंतिम दर अब अनुमोदित की गई दरों से कम है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से प्रभावी होंगी।

(xv) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों के आधार पर लिए गए साझा निर्णय के अनुसार अनुमोदित दरें अधिकतम सीमा के स्तर की होंगी।

(xvi) अनुमोदित दरों की वैधता अवधि इस आदेश के अधिसूचित किए जाने की तारीख से दो वर्ष के लिए होगी।

अनुमोदित दरों की इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन के साथ समीक्षा की जाएगी, यदि सामान्य संशोधन दो वर्ष की इस वैधता अवधि के समाप्त होने से पहले किया जाता है।

9 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समझाए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी के दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन अनुमोदित करता है :-

- (i) अध्याय-III - कार्गो-संबद्ध प्रभार में एसक्यू-1 में पोतों के मास्टर्स, स्वामियों या एजेंटों अथवा आयातकों या पोतवणिकों से प्रभार वसूली - मान-11 के नीचे विद्यमान खण्ड-11 एफसी वैगेयी के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाता है :-

11. 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन

क्र.सं.	स्लैब	प्रति टन या उसके भाग के लिए (रुपए)
1.	30 टन से कम	1002
2.	30 टन से अधिक परंतु 60 टन से कम	1670
3.	60 टन से अधिक परंतु 100 टन से कम	2338
4.	100 टन से अधिक	3257

- (ii) मान 11 में टिप्पणी (6) के बाद दर्शाए गए "50 टन क्रेन और एफसी वैगेयी के लिए लागू सामान्य टिप्पणी" नामक विद्यमान शीर्षक को "50 टन क्रेन और 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन के लिए लागू सामान्य टिप्पणी" द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है।

- (iii) अध्याय-VI- विविध प्रभार के अंतर्गत मान-6 फ्लोटिंग क्राफ्ट, उपकरणों के लिए प्रभार, विद्यमान क्रम सं० 12 को निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

क्र.सं. और विवरण	किराए की अधिकतम सीमा दर	किराए की अवधि	न्यूनतम रुपए	टिप्पणियां
12. 150 टन वाली फ्लोटिंग क्रेन	1,26,638	किराए के समय से 4 घंटे की प्रति अवधि	1,26,638	(1) इन मदों के अंतर्गत किराया दरें सीएचपीटी के केवल उन्हीं ठेकेदारों पर लागू होती हैं, जिन्हें सीएचपीटी के कार्य पूरे करने के ठेके दिए जाते हैं। इन मदों के अंतर्गत इन क्रेनों के किराए के लिए लगाए जाने वाले न्यूनतम प्रभार किराया के समय से 4 घंटे या उसके भाग की अवधि के लिए लागू होंगे।

(2) पोतों के मास्टर्स, स्वामियों, एजेंटों या आयातकों या पोतवणिकों को ये क्रेनें किराए पर देने के लिए लगाए जाने वाले प्रभार दरों के मान के अध्याय-III के मान 11 के अंतर्गत होंगे।

(3) तथापि, सीएचपीटी के ठेकेदारों के ये क्रेनें

किराए पर देने के लिए वही शर्तें होंगी, जिन शर्तों का बराबर के मान के अध्याय-III के मान 11 के अंतर्गत उल्लेख किया गया है और ये शर्तें कार्गो कार्य और ठेकेदार के कार्य, दोनों के लिए साझा तौर पर लागू होंगी, सिवाय इस तथ्य कि सीएचपीटी या ऐसे अन्य प्राधिकरण, जिसे इसके द्वारा शक्ति प्रत्यायोजित की गई हो, वे इन क्रेनों के किराए का आबंटन और विनियमन करने के लिए प्राधिकारी होंगे।

(4) तथापि, यदि सीएचपीटी द्वारा इन क्रेनों का निजी पक्षों के संयंत्रों, मशीनरी, पलोटिंग क्राफ्ट इत्यादि की मरम्मत करने के लिए प्रयोग किया जाता है, तब लगाए जाने वाले प्रभार प्रति घंटा आधार पर अर्थात् चार घंटे की प्रथम अवधि के लिए निर्धारित दर के एक-चौथाई पर लगे घंटों की वास्तविक संख्या के प्रति घंटा या उसके भाग के लिए हिसाब में लिये जाएंगे।

8 घंटे या 2,53,276
उसके भाग
के लिए
4 घंटे से
अधिक के
प्रत्येक खंड
के लिए
किराया

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष
[विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधा.]

चेन्नई पत्तन न्यास की 150 टन वाली एफसी थंगम के लिए
किराया प्रभारों का परिकलन

अनुबंध

पूजीगत लागत (करोड़ रुपए)	23.54	करोड़
जीवनकाल (वर्ष)	26	
सीएचपीटी द्वारा अनुमानित		
प्रति वर्ष उपलब्ध शिफ्ट	600	
प्रति वर्ष वास्तविक उपयोग (शिफ्ट)	150	
विवरण	राशि(रुपए)	
प्रचालन लागत		
— सामग्री	9718500	
— मजदूरी	6000000	15718500

विवरण	रकम (रुपए)	करोड़
अनुरक्षण लागत		
- सामग्री	25000	
- मजदूरी	<u>584498</u>	609498
भंडारण प्रभार		1948700
मूल्यहास		9416000
क्षमता उपयोग में समायोजित		
17.5% की दर पर आरओसीई		
(23.54 करोड़ रुपए * 17.5 * 25%)		<u>10298750</u>
कुल लागत		37991446
घटाइए: व्यय पर 16.5% की दर पर		
परस्पर आर्थिक-सहायता		<u>6268589</u>
परस्पर आर्थिक-सहायता घटाने के बाद		
कुल लागत (ए)		31722857
प्रति टन दर (बी)		19000
प्रति टन दर (ए/बी)		1669.62
पूर्णांकित		1670

स्लैब	एफसी थंगम द्वारा प्रहस्तन किया जाने वाला संभावित कार्गो	भारांक	प्रति टन या उसके भाग के लिए दर (भारांक % X प्रति टन दर)
<30 टन	11500	60%	1002
30-60 टन	5000	100%	1670
60-100 टन	1500	140%	2338
>100 टन	1000	195%	3257
जोड़	19000		

बाहरी जनता हेतु 150 टन वाली एफसी थंगम के लिए किराया प्रभारों का परिकलन			
विवरण	राशि(रुपए)		
कुल लागत	3,79,91,446		
शिफ्टों की संख्या	150		
प्रति शिफ्ट लागत	253276		
गैर-पोत कार्यचालन हेतु	253276	प्रति 8 घंटे की शिफ्ट	
	126638	प्रति 4 घंटे	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 31st October, 2003

No. TAMP/44/2003-CHPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for fixation of hire charges for its 150 tonne floating crane as in the Order appended hereto.

SCHEDULED
Case No. TAMP/44/2003-CHPT

The Chennai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 22nd day of October 2003)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of hire charges for its 150 tonne floating crane.

2.1. The CHPT has made the following points in its proposal:

- (i). It has acquired a new 150 tonne capacity floating crane 'Thangam' at a capital cost of Rs.23.54 crores as a replacement to the 120 tonne floating crane 'Vaigai'. F.C. Thangam was put into operation with effect from March 2003.
- (ii). As no hire charge for the 150 tonne floating crane is prescribed in the Scale of Rates, the rate applicable to the floating crane Bhima of the Visakhapatnam Port Trust was adopted as an interim measure.
- (iii). Taking into account the capital cost of 150 tonne floating crane, it has proposed to fix a separate rate for hire of F.C. Thangam to cover the actual cost of maintenance and operation.
- (iv). The hire charge has been arrived at Rs.3800 per tonne for an estimated cargo throughput of 19,000 tonnes.
- (v). Further, it has applied various percentages of 50%, 90%, 130% and 170% to the above-stated rate of Rs.3800 per tonne to arrive at the following proposed sliding rates for the various proposed slabs of <30T, 30-60T, 60-100T and >100T respectively:

Sl. No.	Slab	Rate per tonne or part thereof (Rs.)
1.	Less than 30 tonnes	1900
2.	Over 30 tonnes but less than 60 tonnes	3420
3.	Over 60 tonnes but less than 100 tonnes	4940
4.	Over 100 tonnes	6460

- (vi). It has also proposed a hire charge of Rs.29950 per period of 4 hours from the time of hire and Rs.59900 for hire beyond 4 hours per period of 8 hours or part thereof, if the F.C. Thangam is hired to non-vessel working to outside public.

2.2. The proposed sliding rates specified at 2.1(v) above was approved by the Board of Trustees of the CHPT vide resolution no. 32 dated 18 June 2003.

2.3. In this backdrop, the CHPT has requested this Authority to accord approval to its proposal.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the CHPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the CHPT for comments/information.

4. A joint hearing in this case was held on 7 August 2003 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users have made their submissions.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

6. On a scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/clarification on certain points. In response, the CHPT has made the following points:

- (i). (a). Due to dispute of Customs duty and other charges, the actual cost of the crane was not ascertained and hence the hire charges could not be estimated in advance. Also, due to the non-availability of operational manual and the fuel lubricant consumption, it was unable to fix the hire charges of the crane. On arrival of the new crane, considering the operational requirement of the users (as the old crane was de-commissioned by that time) it allowed to operate the crane collecting the hire charges applicable to the 150T floating crane BIMA of Visakhapatnam Port Trust to tide over the situation and there was no user consultation to adopt the BIMA rate till fixation of the hire charge of the crane by the Tariff Authority.
- (b). On settlement of customs duty and receiving the operation manual, the hire charge was fixed and sent to the TAMP with the approval of the Board and after approval of the Board, the rate was adopted as an interim rate till the approval of the rate is approved by the Tariff Authority because, the rate has got the approval of the Board where the user Trustees have given their approval for endorsing the proposal to the Tariff Authority. Since there was no specific user consultation to implement the BIMA rate, it was implemented as an operational urgency and considering the BIMA rate vis-à-vis the rate arrived for the crane.
- (c). In the mean time, due to representations received from various quarters, the ad-hoc rate levied as per the proposal has been rolled back to the BIMA rate and the same will be effective upto the date of receipt of TAMP's approval for the formal proposal sent.
- (ii). (a). Tonnage of cargo estimated to be handled by new crane is 19000 tonnes as per the projections for the year 2003-04. There is no other 150 tonne floating crane with the port and hence there is no comparison.
- (b). The proposed hire charge does not include any insurance cost. The CHPT is maintaining a separate reserve called General Insurance Fund to meet out the contingent liability of the equipments.
- (c). As per the Government's guideline, the availability for cargo handling equipments shall not be less than 90% and utilisation norms shall not be less than 60%. However, the actual utilisation for the estimated throughput of 19000 tonnes will be 60%. Since there is no other floating crane of 150 tonne capacity in Chennai port, the last three year details of similar crane could not be furnished.
- (d). A single hire rate per tonne, will be too high for users handling lesser tonnage. Hence, the hire rate for the slab system for different tonnage has been worked out to absorb the cost.
- (e). The CHPT furnished details of operations and maintenance cost. But, there were discrepancies when the details were compared with the cost sheet submitted by it alongwith the proposal.

- (f). Based on the actual charges, the supervision charges and storage charges are fixed from time to time as approved by the Board and calculated accordingly.
- (iii). (a). Traffic of heavy lift actually handled by F.C.Vargai and by Ship derrick for the year 2001-02 and 2002-03 has been 22612 tonnes and 5408 tonnes for the year 2001-02 and 3122 tonnes and 5773 tonnes for the year 2002-03 respectively.
- (b). The designated maximum capacity of the floating crane is 150 Tonne under hook. The time to complete the one lifting operation and the tonnage per lift are inter-dependent and depend upon the type and nature of the cargoes handled. However, the time for completion of the one cycle operations is 30 minutes as far as the maximum tonnage load is concerned.
- (c). The rate of hire to outside public fixed at Rs.59,900/- per 8 hours and Rs.29,950/- for 4 hours which is 50% of the per shift rate has not been placed before the Board of Trustees. However, it is now proposed to have the same rate of Rs.1,19,800/- for 8 hours shift and Rs.59,900/- per 4 hours for non-vessel working also. The rate for non-vessel working is specifically mentioned as because when such contingency arises the rate has to be recovered. However such non-vessel working is negligible.
- (d). The availability of the crane F.C. Thangam is estimated as 600 shifts and the actual usage of the crane will be for 150 shifts. Since fuel is a variable cost, the fuel cost has been calculated for 1200 hours i.e.(150 shifts * 8 hours).
- (e). (ea). The breakup of operations and maintenance cost is furnished.
- (eb). Sanctioned strength of F.C. Vargai for 2 shift operation is 56 employees and of F.C. Thangam for 1 shift operation is 38 employees.
- (f). The port has not explained the reasons for enhancing the percentages applied to the rate per tonne and, reiterated the previous explanation given for introducing the slab system to facilitate different port users at the reasonable cost and that the percentage applied for different slabs are fixed to absorb the total cost.
- (g). The actual utilisation for the estimated throughput of 19000 tonnes is stated to be 60%.

7.1. As decided at the joint hearing, the CHPT has submitted a revised proposal in consultation with the Hindustan Chamber of Commerce, Chennai and Ennore Ports Steamer Agents' Association, Chennai Port Stevedores Association and J.M. Baxi & Co. The CHPT has stated that it has revised the calculation of hire charge reckoning with the cross subsidization at the rate of 16.5% as was given while fixing the tariff during 2002. On the other hand, the users requested to calculate the subsidy based on the average subsidy given for the period 1997-98 to 2002-03 which comes to around 26%. The CHPT accordingly, has furnished hire charge calculation considering subsidy of 16.5% and 26% and requested this Authority to pass necessary orders.

7.2. As per its revised calculation it has arrived at the rate per tonne as Rs.2800 and Rs.3180 at the subsidy levels of 26% and 16.50% respectively. Accordingly, the per tonne slab-wise rates have been worked out as follow:

Sl. No.	Slab	Rate per tonne or part thereof (Rs.)	
		With 26% cross-subsidisation	With 16.5% cross-subsidisation
1.	Less than 30 tonnes	1679.91	1895.57
2.	Over 30 tonnes but less than 60 tonnes	2799.84	3159.28
3.	Over 60 tonnes but less than 100 tonnes	3919.78	4423.00
4.	Over 100 tonnes	5459.70	6160.60

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The CHPT has acquired a new floating crane "Thangam" of 150 tonne capacity in replacement of the 120 tonne floating crane "Vaigai". The new crane has been commissioned since March 2003. The CHPT initially adopted the hire charge applicable to a floating crane of the VPT to Thangam on an adhoc basis. Thereafter, it enhanced the charges to the proposed level. Both the steps taken by the port have been vehemently objected to by the users on the ground that they were not consulted. While the CHPT has worked out hire charges for the crane in reference based on its cost details and projected traffic to be handled by the crane, the relevance of adoption of hire charge applicable to VPT crane has not been explained properly. Even though the port's arguments about the need to have a separate rate for the new crane cannot be brushed aside, its action of unilaterally fixing the adhoc rate does not appear to be correct. The authorisation given by this Authority to ports to operate adhoc rate for new cargo / facilities, *inter alia*, requires mutual agreement between ports and concerned users besides deriving such rate from the approved rates available in the Scale of Rates. Be that as it may, the CHPT has subsequently rolled back the enhanced adhoc rate to the initial adhoc rate of Rs.1150 per tonne conceding to the demand of the users.

In spite of the advice of this Authority given on several occasions to the CHPT to prescribe hire charges with reference to the range of capacity of tugs / equipment instead of individual tug/ equipment, the CHPT has now sought approval for hire charges on individual equipment basis. The approval accorded in this case is for floating crane of 150 tonne capacity and not for "Thangam" by name.

- (ii). The reason for requesting the CHPT to furnish the details of heavy lift traffic in the preceding years is to validate the throughput estimate to which the proposed rates will be subjected to. The details furnished by the port do not give any indication to the trend of future traffic. In the absence of any other information available to the contrary, and none of the users have also questioned the estimate of the port in this regard, the traffic estimate of 19,000 tonnes per annum as furnished by the port, is relied upon in this analysis.
- (iii). The CHPT has furnished details of manning scale to operate the crane and estimated salary and wages cost accordingly with reference to the manning scale. Though the 150 tonne crane in reference is in replacement of 120 tonne crane, the manning scales for them are, not found comparable. Since the port has asserted that its estimate of wage cost is as per the sanctioned manning scale, the position estimated by the port has been considered without any modifications in this analysis.

- (iv). The CHPT has also furnished break-up for fuel and lubricant cost for operation and maintenance of the crane. The port has explained that the fuel and lubricant costs are as per the actual usage of the crane. The material cost, comprising fuel and lubricant cost, has been considered without any modification.
- (v). In October 2002, general revision of the Scale of Rates of the CHPT was made by adopting "Cost plus" model. All admissible overhead expenses have been duly accounted for in the pricing model adopted. Significantly, the floating crane in reference is in replacement of another 120 tonne crane. Overhead expenses remaining constant for the port as whole for a given period, if they are allocated to this crane in reference, then, to that extent there must be a reduction in some other activity. Since such reduction has not taken place elsewhere, inclusion of separate overheads in the case of floating crane alone will result in double counting. It is noteworthy that no incremental expenditure on supervision has been reported by the CHPT. That being so, the supervision charge considered by the CHPT @ 40% of operation and maintenance cost is excluded. It is noteworthy that a similar approach was adopted by this Authority while fixing hire charges for 20 tonne gantry crane and 45 BP capacity tug of the CHPT. However, storage charges as a percentage of material is allowed considering the higher capacity of the floating crane in comparison to the replaced FC "Valgar" and no other crane of this capacity is available at the CHPT. A similar approach was adopted by this Authority while fixing the hire charges of 45 BP capacity tug of the CHPT recently.
- (vi). The port has considered 20 years of life for the crane in reference to arrive at the depreciation cost. However, as per the norms fixed by the Government the life of floating cranes at all major ports is 25 years. Accordingly, the depreciation cost has been modified.
- (vii). The availability / utilisation norms indicated by the CHPT for cargo handling equipments actually relate to tractor / trailer as per the Government guidelines. Such norms for floating crane are not available in the Government guidelines. The port has stated that there is no other floating crane of similar capacity to draw reference for assessment of availability of the crane in reference and estimated that the crane is available for 600 shifts in a year. In the absence of any other information, the port's estimate of 600 shifts is considered in the analysis.

Another factor relevant for consideration of the quantum of Return on Capital Employed is the capacity utilisation. In its own admission, the CHPT has stated that the actual usage of the crane to handle the estimated throughput of 19000 tonnes will be 150 shifts. Relying on this estimate of the port, the capacity utilisation works out to 25%. Since investment made is a fait accompli, this Authority has not gone into the issue of prudence of the investment decision which *prima facie* does not appear to be justified from the business volume angle.

It is to be recognised that the maximum level of return on capital employed can be sought only when the assets are utilised nearly to their capacity levels. A port cannot seek to maximise return when capacity created is not fully utilised. Recognising this fact, this Authority has already decided to link return with capacity utilisation. Incidentally, the CHPT has considered return on capital employed at 15% as against the maximum admissible limit of 17.5% for the financial year 2003-04. In line with the general approach adopted by this Authority, the return on capital employed in the instant case is allowed only to the extent of 4.37% of the maximum admissible level of 17.5%.

- (viii). At the CHPT, other than container activity (which has since been privatised), POL handling, warehousing and port conservancy, all other activities were

found to be in deficit. During the last general revision of Scale of Rates, rates were decided recognising the flow of cross-subsidisation between different activities. That being so, it is not unreasonable to fix hire charges in this case by duly considering the cross-subsidisation benefit earlier available.

The users have demanded that the average of cross-subsidisation that existed during the period from 1997-98 to 2002-03 should be considered in this case. The port has stated that the extent of cross-subsidisation available to FC Vaigai during the year 2002-03 should be considered. It is to be recognised that during the period 1997-98 to 2002-03, the port tariff has undergone revisions and the 26% subsidy, demanded by the users, had been absorbed during the last general revision of the CHPT Scale of Rates in October 2002. That being so, and reckoning with the position that FC Thangam is in replacement of FC Vaigai, it is only logical to agree with the position maintained by the CHPT that 16.5% cross-subsidisation which was available to FC Vaigai in the year 2002-03 should be extended to FC Thangam.

- (ix). Subject to the analysis given above, the calculation of hire charges of the 150 tonne floating crane is revised. The revised calculation is attached as Annex.
- (x). The port has proposed to levy per tonne rate on an ascending scale with reference to weight of packages. The logic applied by the port in this regard that a common rate will be too high for lesser tonnage packages appears to be reasonable. While prescribing the sliding scale, the existing differentials applied in the case of FC Vaigai have not been maintained. In any case, users have not objected to the proposed sliding system. Since the approach adopted by CHPT is to offer relief to packages of lower tonnages, the proposed slab differential is maintained.
- (xi). Another demand of the users is not to levy 50% of the charges in case the port crane is not utilised by them. It is to be recognised that the heavy investment made by the port in the procurement of crane has to be recovered. This issue has been considered earlier and this Authority has approved a clause on 11 March 1999 permitting the CHPT levy of 50% of the heavy lift charges when such packages are shipped / landed using ship's own derricks without using port's heavy lift cranes. This prescription has also been made commonly for all the ports vide Order dated 10 November 1999. This prescription has been made as a deterrent so that the facility provided by ports at a considerable cost for the benefit of users is fully utilised. No other assurance about utilisation of port's heavy lift cranes has been made by users while demanding a review of the present arrangement. There is no new development warranting a change in the existing prescription made in this regard. It is noteworthy that the CHPT has also reckoned with the estimated revenue it would generate from the levy of 50% charge, when the ship's own gear is used, for calculation of hire charges of the crane in reference. If such a levy is to be disallowed, then the unit cost to the user who actually uses the port's crane will inevitably go up.
- (xii). Another issue posed for consideration is the hire charge for non-vessel working. Initially the port proposed 50% of the per shift cost. Subsequently, it has enhanced the rate to the full cost of operating the vessel for one full shift. While the actual usage of the floating crane, as admitted by the port, is only 150 shifts, considering the maximum available 600 shifts to calculate the rate is not reasonable. Ports facilities are intended for its core area of functioning. If available, spare capacity can be utilised for other non-vessel working purposes. But, pricing for such deployment cannot be a subsidised one. The benefit of cross-subsidisation considered for arriving at the per tonne rate cannot be extended to the rates for non-vessel working use. Considering recovery of actual costs, the hire charge for non-vessels working purpose of Rs.2,53,276 per shift of 8 hours and Rs.1,26,638 for 4 hours is approved.

- (xiii). The stated position of this Authority is against cross-subsidisation. Recognising the implications of sudden elimination of cross-subsidisation at one go, this Authority has decided to contain the level of cross-subsidies till a well informed decision is taken. In this case, there is a direct cross-subsidisation benefit of Rs.62.68 lakhs per annum counted in the computation of hire charges. Further, the port earns lesser return on capital employed due to capacity under utilisation. If the maximum permissible return on capital employed is to be reckoned, then the subsidy element will go upto Rs.371.64 lakhs per annum. Ironically, the subsidy provided does not result in reduction of tariff from the user point of view when compared with the rates they were paying earlier for use of FC Vaigai. This position is a result of high investment for low volumes. As has been mentioned earlier, the investment made being felt accomplished, it is for the CHPT to make serious efforts for optimally utilising the floating crane so that the subsidy burden could be progressively brought down.
- (xiv). As has been brought out earlier, the CHPT has been collecting provisional hire charges based on rates applicable to a 150 tonne floating crane of the Visakhapatnam Port Trust. The CHPT has stated that such rates will be effective till the proposed rates are approved by this Authority. The provisional rate adopted is lower than the rates approved now. The rates approved by this Authority will come into effect from the date of notification of this order in the Gazette of India.
- (xv). In line with the common decision taken based on the directions issued by the Government under Section 111 of the MPT Act, 1963, the rates approved will be ceiling level.
- (xvi). The validity period of the rates approved will be two years from the date of notification of the order. The rates approved will be taken up for review along with the general revision of its Scale of Rates, if the general revision is taken up before expiry of this validity period of two years.

9. In the result, and for the reasons given above, and based collective application of mind, this Authority approves the following amendment to the Scale of Rates of the CHPT:

- (i). The existing clause-II FC Vaigai under Scale 11 – charges against masters, owners or agents of vessels or importers or shippers for the use of 50 tonne crane at SQ 1 and Floating crane in, Chapter-III - Cargo-related charges is substituted with the following:

II. 150 tonne Floating Crane

Sl. No.	Weight of each package	Ceiling rate per tonne or part thereof (Rs.)
1.	Less than 30 tonnes	1002
2.	Over 30 tonnes but less than 60 tonnes	1670
3.	Over 60 tonnes but less than 100 tonnes	2338
4.	Over 100 tonnes	3257

- (ii). The existing heading "General note applicable for 50 tonna crane and FC Vaigai" appearing after Note (6) in Scale 11 is substituted as "General note applicable for 50 tonna crane and 150 tonne floating crane"

- (iii). The existing Serial No. 12, Scale-6 Charges for floating craft, Appliances etc. under Chapter-VI – Miscellaneous charges is substituted with the following:

Sl. No. and description	Ceiling Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
12. 150 tonne Floating Crane	1,26,638	Per period of 4 hours from the time of hire	1,26,638	<p>(1). The hire rates under these items are applicable only to the contractors of the CHPT for carrying out the CHPT's work awarded to them. The minimum charges leviable for hire of these cranes under these items shall be for a period of 4 hours or part thereof from the time of hire.</p> <p>(2). Fore hire of these cranes to the Masters, Owners, Agents of Vessels, or Importers or Shippers, the charges leviable shall be under Scale 11 of Chapter III of the Scale of Rates.</p> <p>(3). However, for conditions for the hire of these cranes to the CHPT's Contractors, the conditions as provided under Scale 11 of Chapter III of the Scale of Rates that could be commonly applied for both cargo work and for contractor's work shall apply, except for the fact that the CHPT or to such other authority to whom power may be delegated by it shall be the Authority for allotting and regulating the hire of these cranes.</p> <p>(4). However if these cranes are used in carrying out the repairs by the CHPT of the Plants, machinery, floating craft, etc., of private parties, the charges leviable shall be reckoned with on hourly basis, i.e. per hour or part thereof of the actual number of hours involved at one-fourth of the rate prescribed for the first period of four hours.</p>
		For hire beyond 4 hours per block of 8 hours or part thereof	2,53,276	

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT/III/IV/143/03-Exty.]

Annex**Calculation of hire charges for 150 tonne FC Thangam of the Chennai Port Trust**

Capital Cost (in Rs. Crores)	23.54	Crores
Life (in years)	25	
Available shifts per annum as estimated by CHPT	600	
Actual usage per annum (shifts)	150	
Description	Amount (in Rs.)	
Operations Cost		
- Material	9718500	
- Labour	6000000	15718500
Maintenance Cost		
- Material	25000	
- Labour	584496	609496
Storage charges		1948700
Depreciation		9416000
ROCE at 17.5% adjusted to capacity utilisation (23.54 crores*17.5%*25%)		10298750
Total Cost		37991446
Less Cross subsidisation at 16.5% on expenditure		6268589
Total cost net of Cross Subsidisation (A)		31722857
Total tonnage (B)		19000
Rate per tonne (A/B)		1669.62
Rounded off to		1670

Slabs	Cargo expected to be handled by FC. Thangam	Weightage	Rate per tonne or part thereof (%Weightage x Rate per tonne)
< 30 tonnes	11500	60%	1002
30 - 60 tonnes	5000	100%	1670
60 - 100 tonnes	1500	140%	2338
> 100 tonnes	1000	195%	3257
Total	19000		

Calculation of hire charges for 150 tonne FC Thangam to outside public

Description	Amount (in Rs.)
Total cost	37991446
No. of shifts	150
Cost per shift	253276
For non-vessel working -	253276 per 8 hours shift 126638 per 4 hours